BULTENO
de la Internacia Federacio Esperantista Fervojista
Sekretariejo: Orteliusstraat 108/III, Amsterdam, Nederlando
Redaktejo: von Liebigweg 26, Amsterdam, Nederlando
JARO 9a No. 2
DECEMBRO 1956

FOR ANTAŬJUĜOJ!

En la Jarlibro 1955 de UEA (dua parto) mi legis pri *Konferenco por kontraŭbatali antaŭjuĝojn kaj diskriminacion*, kunvokita de organizo de la UNO, okazinta en Ĝenevo.
Tie la reprezentantoj de UEA reliefigis la kriminacion bazitan sur la lingva diverseco. Ŝajnas al mi ne malutile iom prilumi antaŭjuĝojn ĝenerale.

Antaŭjuĝoj disigas homojn kaj starigas intermurojn preskaŭ ne supergrimpeblajn. Antaŭjuĝoj komune havas kun alia malbona fiherbo ankaŭ tion, ke ili preskaŭ ne estas ekstermeblaj.
Plej fatale estas, ke ili el la sfero de la intelekto penetras en la sentimenton, plenigas koron kaj animon kun rifuzo, eĉ abomeno pri io, kion oni ne ĝuste konas. Nescio kaj duonscio estas la grundo el kiu kreskas antaŭjuĝoj. Estas konate, ke tiu, kiu plej malmulte scias pri iu afero, ĝenerale estas plej certa en sia prijuĝo. Kiu inter ni ne spertis tion, ekzemple, se temis pri Esperanto?

Pli grave estas, aŭ pli fatale povas fariĝi tiaj antaŭjuĝoj, kiuj celas certajn ecojn de popoloj. Ĉiu *scias*, ke la anglo estas sinretenema, la skoto avara aŭ obscina, la franco spiritplena, la germano ĝisfundeca aŭ militistema, la ruso bonkora aŭ brutala ktp., por ne mencii pli malbonajn ecojn.

Certe, preskaŭ neniu kontraŭstaras al la tento, fari al si antaŭkonceptitajn opiniojn pri aliaj popoloj. Sed postulite, motivi iun koncepton, oni nur povus embarasite respondi: ĉiuj ĝin scias aŭ ĉiu ĝin diras.

Flankelasante sisteme direktitajn malestimaĵojn pro politikaj motivoj, ĝeneraligaj prijuĝoj estas troveblaj preskaŭ ĉiutage en ĵurnaloj, certaj romanoj ktp.
Fakto estas, ke la plej malmultaj homoj ĉirilate disponas pri propraj spertoj. Eĉ tiam, se ili havas okazon interkontakti kun aliaj popoloj,

ekzistas ankoraŭ la danĝero, ke ili vidas aŭ spertas tion, kion ili atendis. Ekzemple: se iu kredas, ke la anglo estas sinretenema, li estos inklina, prefere rimarki tiajn anglojn, kiuj fakte estas sinretenemaj.Ne laste speguliĝas en tiaj konceptoj aŭ opinioj la propra karaktero: la bonkorulo, la malfidulo, la kredulo, la skeptikulo ktp, ĉiu havas sian propran respondon. Plie estas konate, ke antaŭkonceptitaj opinioj ŝanĝiĝas laŭ politikaj eventoj, sen ke la karaktero de celita popolo aliiĝis. Ekzemplo por tio estas la kontraŭaj opinioj pri la rusoj laŭ la respektivaj agoj de ilia registaro.

Ekspertoj de UNESKO jam okupiĝis pri la steriotipa pensado (kliŝepensado) de la homoj kaj de la popoloj. Mirigaj estas la rezultoj de iliaj esploroj, publikigitaj en *UNESKO-Curier*.
Bedaŭrinde mankas la spaco ĉi tie por doni ekzemplojn, kiel rigida pensado regas homojn, kaj kiel antaŭkonceptitaj opinioj povas influi iliajn rimarkojn, eĉ trompi iliajn sensojn.
Certe oni ne troigas dirante, ke sen malfavoraj antaŭjuĝoj militoj inter civilizitaj popoloj ne estus eblaj; eĉ diktatoroj ne povas rezigni pri la rimedo antaŭjuĝe influi siajn popolojn.

Certe, popoloj ne samas laŭ temperamento, kapabloj ktp, sed la atesto *bona* aŭ *malbona* ne taŭgas ilin diferencigi, ĉar bonuloj kaj malbonuloj ekzistas en ĉiuj popoloj.

Jen granda tasko por Esperantistoj, nome liberigi la homojn el la katenoj de la antaŭjuĝoj kaj instigi ilin al memstara pensado.
Tio estas antaŭkondiĉo por daŭra reciproka kompreniĝo de la popoloj, kaj bazo por paca kunvivado.

D. Jager Ffm.

ESPERANTO ANTAŬ LA EŬROPA KONSILANTARO

Pri la stato de la Esperanto-afero ĉe la instancoj de la Eŭropa Konsilantaro, d-ro Wilhelm Herrmann, komisiito de UEA por la Eŭropa Kampanjo komunikas al ni:

La Komitato por Kulturaj kaj Sciencaj Demandoj de la Eŭropa Konsulta Asembleo pritraktis la rekomendproponon pri eksperimenta instruado de Esperanto dum sia kunsido komence de septembro en Oslo.

Kvankam la subtenantoj de nia afero en la Komitato faris multajn klopodojn, la rezulto estis la sama kiel dum la printempa sesio en Strasburgo. La nombro de la voĉoj por kaj kontraŭ estis denove egala.

Niaj kontraŭuloj, kiujn laŭ informoj ni devas serĉi inter la delegitoj, kiuj reprezentas la oficialajn anglan kaj francan lingvojn, precipe akcentis, ke post enkonduko de Esperanto oni ne plu lernus aliajn frmdajn lingvojn.

Pro dufoja sensukcesa pritraktado oni nun forstrekis la rekomendproponon el la tagordo. Do, la KK okupiĝos pri la afero denove nur post kiam nova rekomendo estos prezentita. Mi esperas ke tio estos baldaŭ, ĉar la kampanjo estos daŭrigota.

REMEMORIGO

- *Kongresproponojn akceptas antaŭ la 1-a de januaro nia sekretario, J. Lok, Orteliusstraat 108 ''', Amsterdam.*

- *La rektorato por la fakprelegoj atendas la koncernajn raportojn (4 ekzemplerojn) antaŭ la 1-a de decembro.(vidu Bulteno de junio 1956) Adreso de la rektorato K. G. J. de Jong, von Liebigweg 26,Amsterdam.*

- *La gvidanto de la Terminara Komitato kaj la gvidanto de la Vojaĝanta Ekspozicio bonvolu sendi al Bulteno koncizan raporton pri la stato de ilia afero.*

- *La landaj sekretarioj ankoraŭ ne sendis la promesitajn informojn pri la rezultatoj de la landaj fervojistaj movadoj. (vidu Bulteno de junio 1956, paĝo 2, punkto 7).*

- *Ĉar ni ne jam ricevis la kongresan programon, la sekvonta bilteno aperos en januaro.*

- *Delegitoj kaj partoprenontoj jam nun preparu sin por nia 9-a kongreso en Rijeka.*

DEZIRAS KORESPONDI

Mezaĝa trajnveturigisto kun samfakulo pri sporto kaj familia vivo. Skribu al W. Addis, 25 Greville Ave, Flinders Park, South Australia.

L. L. ZAMENHOF

(OKAZE DE LA DATREVENO DE LIA NASKIĜTAGO)

Neniu supozas, kaj ankaŭ Zamenhof mem ne supozis, ke komuna lingvo per si mem forigos ĉiujn malkonsentojn kaj miskomprenojn inter la homoj: *ni scias tre bone, ke la homoj malbonaj ankaŭ poste restos malbonaj*, li skribis; tamen ĉiu saĝa homo, kiu mem havas sperton, eĉ tre modestan, pri la internaciaj rilatoj, scias tre certe, ke komuna lingvo estas nemalhavebla kondiĉo por interhoma kompreniĝo kaj kunvivado.

Homoj, kiuj ne havas komunan lingvon, tre volonte kaj eĉ senintence rimarkas unuavice la diferencojn inter si, kiuj pro nekompreno ekludas tre elstaran rolon en la homaj rilatoj.

Kaj la diferencoj inter la homoj, nacioj kaj rasoj estas ĉiam duagraaj: ili estas diferencoj de haŭtkoloro, de kutimoj kaj moroj; diferencoj de vestaĵoj,de kuirado, de arĥitekturo, de ĝentilecformoj - unuvorte, de tute supraĵaj aferoj, kiuj preskaŭ ne tuŝas la kernon kaj esencan homecon de la homoj.

Oni rimarkas, ke en la kadro de tiu aŭ alia nacio, homoj kun tute malsimilaj religiaj kredoj aŭ politikaj opinioj sukcesas kunvivi pli-malpli pace kaj harmonie: ĉar la komuna nacia lingvo ebligas tion al ili. Kompreneble, ankaŭ en la kadro de nacio la komuna nacia lingvo por si mem ne solvas la problemojn, sed ĝi faciligas la solvon, dum adekvataj internaciaj problemoj frontas la lingvajn obstaklojn.

La esperantistoj spertis kaj pruvis, ke homoj de la plej diversaj nacioj, kun la plej diversaj kredoj, povas kunlabori kaj kunveni sur neŭtrala bazo, en reciproka tolero, ĉar komuna internacia lingvo tion ebligas al ili. Interparolante sian komunan lingvon, la esperantistoj penetras preter la tute supraĵajn interhomajn diferencojn, kaj atingas la komunan homecon de la alinaciaj homoj. Ĉar ilia lingvo estas neŭtrala kaj regula, la esperantistoj interparolas sur bazo de plena lingva egaleco; neniu sentigas per sia misa prononcado aŭ kripligita stilo tiun *fremdecon*, kiun apenaŭ povas eviti fremda parolanto de nacilingvo, kiel ajn aparta, kaj kiu nepre forpelas la *naturecon* de la konversacio, por ne paroli pri la eraroj, miskomprenoj kaj, ne malofte, veraj kompleksoj de inferioreco.

La homoj *deziras* interkompreniĝi. Sed eĉ tiuj, relative malmultaj, kiuj studadis fremdan lingvon en la lernejo aŭ ekster ĝi, trovas en la praktiko, ke per fremda nacilingvo aŭ eĉ per pluraj tiaj lingvoj, la lingvaj bariloj ne estas rompitaj. Tial ĉiam pli granda nombro de personoj turnas sin kun realisma entuziasmo al la Internacia Lingvo, genia kreaĵo de L.L.Zamenhof, kaj trovas, ke ĝi perfekte plenumas la rolon al kiu ĝi estis de la komenco destinita: la rolon de komprenilo internacia. Ĝi malfermas por ili la pordojn de la mondo. Ili tuj povas senpere kontakti kun homoj de ĉiuj nacioj; interhomaj diferencoj ekhavas sian ĝustan proporcion; la esenca Homo triumfe trabrilas.

La 15an de decembro, la tago de naskiĝo de D-ro Zamenhof estas solene festata en centoj da Esperanto-societoj kaj grupoj en ĉiuj anguloj de la mondo. Sed ĝi ĉiam pli fariĝas memorinda festotago ankaŭ por ĉiuj aliaj, kiuj sincere sopiras rektan, senperan internacian kompreniĝon de la homoj: de ĉiuj homoj, eĉ de la plej simplaj kaj humilaj.

Stratoj kaj placoj en cento da urboj jam portas la nomon de D-ro Zamenhof. Honore al lia genio estas starigitaj jam pluraj brilaj monumentoj. Sed la plej brilan Zamenhof starigis al si mem per sia tuthoma lingvo. Kaj se pri ies verko oni prave povas diri, ke ĝi vivas eĉ post la morto de ĝia aŭtoro, tiam certe tio estas vera por la majstra kreaĵo de Zamenhof: ĝi transformiĝis en vivantan nuancoplenan esprimilon de pensado kaj sentado vaste uzata ĉiutage por ĉio, por kio lingvo servas al la homo.

La ĝenerala sekretario de U.E.A. sendis al ni ĉi tiun artikolon, kun la peto traduki ĝin en naciajn lingvojn kaj publikigi en kiom eble plej multaj gazetoj kaj revuoj. Jen tasko por la landaj organizoj.
Tradukantoj havas plenan rajton longigi aŭ mallongigi la artikolon kaj adapti ĝin al la landaj cirkonstancoj aŭ al la karaktero de la revuo, kiu ĝin akceptos.

FERVOJISTA ESPERANTISTA FERIO-SEMAJNO EN WIEN

16 - 21 SEPTEMBRO 1956

130 fervojistaj samideanoj kun familianoj el 9 landoj venis la 16an de septembro al Wien, por ferii en la ĉefurbo de Aŭstrio.

La unuan tagon okazis salutvespero kun lumbildparolado de kolego Heyden pri Hugo Steiner, Ofic. kons. Raimund Čech, Kavaliro Zacconi, kaj kun amuza programo de Prof. Laurat, Parizo kaj s-ano Vokal, Wien.

La 17an vizito al Internacia Esperanto-muzeo, poste al la imperiestraj salonegoj en Hofburg kaj trezorejoj en Hofburg.

Post komuna tagmanĝo rondveturado tra la urbo, al Belvedere (fotogravado antaŭ la kastelo) kaj sur Höhenstrasse al Kahlenberg, traveturante Grinzing, kie en multaj lokoj oni elverŝas bonan vinon.

La 5 aŭtobusoj, ornamitaj per Esperanto-flagetoj kaj senpage disponitaj de Bundesbahnen, poste kondukis proksimume 160 personojn al Ĝeneraldirektoro Kortega Konsilisto Dr. Maximilian Schantl je bonega vespermanĝo.La malsanetan Ĝeneraldirektoron anstataŭis la Ĝeneralsekretario Kortega Konsilisto Dr. Sandig, kiu afable salutis nin kaj restis en nia mezo dum du horoj.

La 18an kvar aŭtobusoj de Bundesbahnen atendis la gastojn antaŭ iliaj loĝejoj kaj transportis ilin al la grandioza Transformejo de Bundesbahnen en Auhof, kie inĝenieroj donis la necesajn informojn kaj poste ni veturis al la nova Sudstacio,kiu estos la plej granda stacidomo en Eŭropo, kaj sekvis ankaŭ la necesaj klarigoj kaj informoj.

Post komuna tagmanĝo okazis rondirado en kaj ĉirkaŭ Hofburg kun necesaj informoj (la membroj ricevis ankaŭ multobligitan *Gvidilon* en Esperanto) La antaŭtagmezaj aŭtobusoj estis senpage disponigataj de la Generaldirekcio.

Posttagmeze ni veturis per aŭtobusoj trans Langenzersdorf-Bisamberg Korneuburg al kastelo Kreuzenstein, kiun ni vizitis sub bona gvidado. Reveninte ni haltis en Langenzersdorf, Hauptstrasse 10, por ĝui ĉe *Heurigen*-muziko bonan vinon. Je la 20a ni reveturis hejmen.

La 19an per Specialtrajno, konsistanta el 3 kvaraksaj modernaj vagonoj, senpage al sur Semmering, pli ol 1000 m alta.

De tie per seĝolifto al sur Hirschenkogel, de kie belega panoramo. En Semmering akceptis nin la urbestro kun la staciestro kaj salutis nin, donante memoraĵojn. Reveturante ni haltis en Wiener Neustadt, granda urbo, multtrafita de bomboj. Tie en Arbeiterheim okazis kunveno kun la tieaj gesamideanoj.

Ĉeestis la urbestro Werl kun kelkaj urbo-konsilanto, staciestro de Wiener Neustadt kaj gazetistoj. Salutparoladoj: S-ano Schmidt, Wiener Neustadt; Steiner, Wien; urbestro Werl; Kavaliro Zacconi, kaj fine italaj s-anoj kantis.

Komence kantis je nia honoro la Fervojist-Kantunuiĝo.

Bedaŭre ni devis post du horoj forlasi la gastaman urbon, kaj nia trajno, senpage disponigita de Bundesbahnen transportis nin al Wien, kie ni alvenis post la 21a horo.

La 20an antaŭtagmeze libera por aĉetoj; posttagmeze per specialtrajno de Tramkompanio al Kastelo Schonbrunn, kie okazis vizito al la Kastelo kaj Palmegdomego kaj rigardo de la 1.700.000 m2 granda parko. Je la 18a horo per specialtrajno de la tramo al Prater. Jen la adiaŭaj vortoj. Poste vizito de la amuzaĵoj en Prater.

La 21an je la 8a kaj duona horo akcepto flanke de vicurbestro Karl Honay de urbo Wien, kiu anstataŭis la en Moskvo estantan urbestron, samideanon Franz Jonas.

Vicurbestro Honay en sia parolado ankaŭ menciis, ke la urbo nomos novan straton laŭ Dro Zamenhof kaj ankaŭ novstarigos la siatempe flanke de la Naciistoj detruitan Zamenhof-Tabulon sur iama hotelo. Hammerand, kie Zamenhof siatempe dum unujara studado vivis en Wien.

Poste urbestro Honay montrigis al ni la festsalonojn de la urbdomo kaj donacis al ĉiu unuopa valoran albumon pri Wien (la tekstoj ankaŭ en Esperanto) kaj fine disponigis 4 aŭtobusojn senpage, por montri al ni la novajn de la komunumo konstruitajn domegojn kaj socialajn instalaĵojn. Posttagmeze la plejgranda parto forveturis, sed kelkaj restis, ĉar Wien plaĉis al ili. Ili nepre baldaŭ deziras reveni al Wien.

Hugo Steiner.

LABORKONDIĈOJ DE LA FERVOJISTOJ EN AŬSTRALIO

A. La elemanta instruado sufiĉas por eniri la fervojan servon por la malataj funkcioj. Dugrada por la skribistoj, oficistoj ktp.

B. La maksimuma labortempo estas kvardekhora semajno, aŭ, 6 horojn kaj 40 minutojn tage, aŭ, 8 horojn tage por kvintaga laborsemajno.

C. Se la dungito ne revenas al la hejma stacio en la sama aŭ en la sekvonta tago li ricevas krediton de 8 horoj.
Neniom da libertempo oni ricevas dum okhora labortago inter la kvina matene kaj la 8a posttagmeze aŭ dum kvinhora laborado inter la 8a posttagmeze kaj la 5a matene kaj tiam nur kun aprobo de la administracio. Cetere la tuta tempo for de la hejma stacio validas kiel deĵortempo.

D. Por laborhoroj inter la 8a posttagmeze kaj la 6a matene oni ricevas po 7 pencoj hore. Kiam estas intertempa ripozo de 2 horoj la krompago nur estas por du horoj. Nur unu intertempa ripozo ĉiutage estas permesata.

E. Oni devas labori nur je alternaj dimanĉoj. Kvankam estas kvardekhora laborsemajno, iam pro manko la laboristoj oni laboras eble 50 horojn. Kutime oni laboras dum 11 tagoj el la 14 enkluzive dimanĉe.

F. Dungitoj, kiuj havas neregulajn deĵorojn, havas trisemajnan ferion ĉiujare. La aliaj dusemajnan ĝis kvinjara servo; ĉe pli ol 5 servojaroj ili ankaŭ havos trisemajnan ferion. Dum la jaro estas 9 festotagoj; se oni laboras dum tiuj festotagoj egalvalora tempo estas al donata al iliaj ferioj.

G. Nenia kuracista helpo; ĉiujare dum 8 plenaj kaj 8 duonaj tagoj la salajroj estas pagataj dum malsaneco. De dungito ne malsaniĝis en iu jaro, tiuj tagoj estas kreditataj al la proksima jaro ktp. Koncerne la pension la administracio fervoja kaj la dungito pagas la duonon de la kotizo. La kotizo estas fiksita laŭ la salajro kaj aĝo, kaj la sumon por la pensio la dungito elektas. (Kompreneble estas maksimuma sumo).
Ekzemple: dungito, kiu ricevas 1000 pundojn jare, povos ricevi pension de 682 pundojn jare ĉe eksiĝo el la fervoja servo en sesdek kvinjara aĝo. Entute oni pagu proksimume 2250 pundojn por tiu pensio,- sekve ju pli juna oni komencas pagi por tio des malpli oni pagu ĉiufoje dum la salajro enspezoj.

H. Vidu G.

I. Dum ferioj oni ricevas senpagan bileton enlandan; en unu jaro oni ricevas nur unu eksterlandan bileton senpage. Inter la laborloko kaj la hejmo oni povas aĉeti monatan aŭ plilongdaŭran bileton duonpreze.

J. Dum kontakto kun publiko oni ne rajtas fumi kaj dum la deĵoro ne uzi alkoholon.

K. Post dudek servojaroj la dungitoj ricevas sesmonatan longservadan ferion. Kaj por ĉiu plura kvinjara servado sessemajnan ferion. La dungitoj, kiuj interrilatas kun la publiko, ricevas vestaĵon tiom ofte kiom estas necese. Tiuj, kiuj laboras en malpuraj aŭ malsekaj ejoj povas ricevi kitelojn, ŝuojn, gantojn ktp. senpage. Ĉiu devas labori ĝis la sesdek kvinjara aĝo.

DANĜERA FLUGADO

Iu *Cloudmaster*-flugmaŝino, apertenanta al la skandinavia aviadentrepreno S.A.S., ĵus transflugis la distancon Stokholmo-Nov-Jorko dum malpli ol 15 minutoj. Ne, tute ne preseraro: 15 minutoj. Kaj la flugado estis eĉ iom malfruigita: Sur la flugiloj kaj la direktilo estiĝis glacio. Ekbrulis en iu el la 4 motoroj. La konsumado de oleo grandiĝis pro latenta perturbo en iu motoro. Densa nebulo malfaciligis la surterigon en Nov-Jorko. Tamen la flugado estis realigata dum rekordtempo. Tute fanatika faro.

Ne malpli, kiam oni konstatas, ke la maŝino staras solide fiksita en betondomo sur la flughaveno de Bromma ĉe Stokholmo. Ĉar la flugado okazis en la nova *flug-Simulatoro* de S.A.S., iu ege komplikita ekzercaparato, kiun oni ĵus ekuzis por eduki pilotojn. La flugado estis farata en ĉiuj detaloj, kvazaŭ ĝi realece okazus, kaj ĉiu unuopa isto en la maŝino agis laŭ la koncepto, ke ili vere flugis.

Pensu, kion tio montras, ke oni nun-ne endanĝerigante homojn nek materialon-povas traeksperimenti ĉiun eblecon en katastrofaj situacioj kaj povas kontraŭagi pli efektive ol en okazo de realeco. Unika rimedo por plibonigi la sekurecon de flugado.

La nova flug-simulatoro estas konstruita de la amerika Curtiss-Wright-Fabriko. S.A.S. pagis 4,5 milionojn da kronoj por tiu mekanika, gigantforma ludilo, kaj konsideras, ke preskaŭ 60% de la ekzerchoroj estonte okazos en la simulatoro, kaj ke tiu regajnos sin mem dum sep jaroj.

Dum la lastpasinta duona jaro amerikaj kaj svedaj teknikistoj laboris por instali la simulatoron, kiu estas la plej granda en Eŭropo. Ĝi estas teknika miraklo, konsiderate laŭ la elektroteknika evoluo dum la lastpasintaj jaroj. Por fari la ekzercon kiel eble plej reala, oni tute simple detranĉis la *nazon* kaj kokpiton de Cloudmaster maŝino kaj metis ilin en la simulator-domon.

La plej grava tasko de la simulatoro estas la ekzecado de la pilotoj kaj mekanikistoj, por ke ili plej rapide kaj korekte povu reagi en ĉiuj situacioj, kiujn oni nur malfacile povas krei en ĝusta flugmaŝino.

La instrukciisto ordonas al la maŝinistaro, pere de la radio, la maŝinostarton. Ekster la fenestroj la murmurado sono de la kvar motoroj estas aŭdebla, kaj la planko vibradas kvazaŭ en ĝusta flugmaŝino.

Ĉe la kontroltablo malantaŭ la pilotoj la instrukciisto ekagas. Neavertante li faras magnetan pertubon en la radio de la maŝino, tiel ke la kontakto kun la tero per helpo de la radio malaperas. Premo, sur butono kaŭzas motorpertubon, ekz: povas esti difekta sparkilo aŭ alia difekto. Pere de la kontroltablo li povas krei vicon da malagrablaj situacioj por la pilotoj, kaj li konstante povas efektive kontroli la reagojn de la pilotoj, kiuj devas okazi en la daŭro de sekundoj.

Se la instrukciisto deziras fari fajron en ekz: motoro nro 3 tiu situacio estas atentigita ne nur per ekbrilo de ruĝa kontrollampo antaŭ la piloto, sed en ekzakta sinsekvo kaj en reciproka kontinueco okazas ĉio, kio okazas, kiam estiĝas fajro en motoro: La maŝino malakceliĝas, ĝi perdas altecon, la konsumado de oleo pliiĝas, la temperaturo en la difekta motoro altiĝas. Tiuj domaĝoj efikas sur la instrumentoj de la pilotoj sammomente, kiam la instrukciisto *ekfajrigas*, kaj la efikoj estas aŭtomate registritaj de la simulatoro tute korekte.

La simulatoro *pensas* mem

La ecoj de la *pensanta* simulatoro estas plej klaremontrata je instrument-surteriĝo, t.e. surteriĝo, kiam la piloto devas fidi nur

siajn instrumentojn. Se la instrukciisto deziras, ke la piloto devas atingi la teron iom malrekte, aŭdiĝas la karakteriza *klako* de unu surterig-rado, kaj post paro da sekundoj *klako* de la dua rado, kaj fine la eta puŝo, kiu atentigas, ke nun la *naz*rado havas kontakton kun la patrino-tero. Sed la ecoj de la simulatoro estas ankoraŭ ne elĉerpitaj. Malantaŭ en la maŝino troviĝas du altfrekvencaj kaj du basfrekvencaj radiosxacioj, per kiuj la instrukciisto povas sendi gvidondojn, kiuj respondecas al tiuj radiobiradoj, trans kiujn la maŝino pasas je hazarde elektita flugado. Se oni ekzemple ekzercas enflugadon super la flughaveno de Idlewill ĉe Nov-Jorko, la instrumentoj de la piloto efikas laŭ la radiosignaloj precize kvazaŭ okazus realece. Kaj plie, sur tralumigita karto de la enflugregiono, plumo registras aŭtomate la plej etan devion en la enflug-direkto.

Estas aplikita 4000 da blupresaĵoj, 25 km. da kablo por kontaktigi la 228,000 diversajn partojn kaj la 382 special-aparatojn, el kiuj la simulatoro konsistas. Je la uzado de tiu simulatoro S.A.S. povas ne nur plibonigi la edukadon de la pilotoj pli efektive, sed samtempe povas ekzerci la pilotojn en io, kion oni ĝis nun ne povis instrui per la simpla pri flugado instrumaterialo kaj en io, kio nur malofte okazas en la moderna trfikflugado.

El la gazeto *Samvirke* tradukis
Jico

KIAL ENTUTE LA HOMO VOJAĜAS ?

Pro la maltrankvilo de sia koro, pro scivolemo, pro ĝojo pri ĉio fremda, pro deziro je aventuro - li vojaĝas en la mondon por fuĝi la monotonecon de la ĉiutago - por kolekti fortojn al novaj entreprenoj, aŭ regajni perditajn fortojn.

La vojaĝado estas individua afero kaj tute paca okupo. Sur la teren de la granda vojaĝtorento regas paco kaj konkordo, la sama anima sentado superas la babilonan lingvan disturbon, en la sama ĝojo de la sama travivado la homoj fariĝas gefratoj, ĉar la mondo, tiu belega mondo, granda kreaĵo de Dio, apartenas al ciuj, al la riĉulo kaj almozulo.
La maro muĝas al la gajulo kaj senkuraĝulo, la vento orgenas en la arbaroj al la kontentuloj kaj malkontentuloj, kaj ĉiuj, ĉu altaj aŭ malaltaj, devas levi la kapon al la montegoj puŝantaj en la ĉielon, kaj la suno donaciĝas al la sanulo kaj malsanulo.

Vojaĝi! Estas vorto, kiu ensorĉas la homojn kaj batigas pli rapide la korojn. Ĉiu asertas: *Mia hejmo estas mia mondo!* Kaj tamen ĉiu enfalas en la allogon de la malproksimeco - eble por nove gajni kun ĉiu reveno la sekurecon kaj la trankvilecon de sia hejmo. La ŝipeto de la vivo volas veturi kaj veturi, volas danci sur la ondoj kaj superi ŝtormojn: la haveno estas la rifuĝejo. Sed ŝipo neniam forlasinta la havenon ne estas ŝipo, ĝi scias neniom pri la vasto de la maro kaj ne scipo-

vas estimi la sekurecon de la haveno, ĉar ĝi scias neniom pri la danĝeroj.

Vojaĝas nur homoj kun fantazio. Al homoj senfantaziaj sufiĉas la hejmrestado, ilin ne ĝenas la samaj tapetoj dumjaroj, ilin malavantigas
*) la sorto, al ili restas retenata tiom multe da vivo. Sed al kiu Dio do- fariĝas kiel plej akcida bildlibro, kaj jam stratkarto forkaptas lin en distriktojn, kie kutime nur la poetoj estas hejme.

La fantazio estas la impulso kaj la motoro de la vojaĝado, la fantazio donas flugilojn al la homo, ĝi donacas al li la imponan kapablecon rigardi la objektojn tra sorĉigaj okulvitroj, la fantazio metas orajn kaj arĝentajn punktojn sur la travivaĵo. Kaj nur homo kun vasta koro vojaĝas. Koro, en kiu la sopiro povas bruli kiel flamo kaj almenaŭ - en la tagoj de la ripozo - dormetas, neniam dormas. Kiu posedas koron sufiĉe kapabelcan por superi la mondon, tiun altiras la mondo, ĉiam denove ĉi-tien, tien.

La mondo estas vasta kaj bela. Nur kiu ĝin konas, amas la vivon. Vojaĝi en la mondon estas pli grave ol amasigi la havaĵojn. Kelkiu jam fordonis sian heredaĵon vojaĝante - kaj estis pli riĉa ol iam antaŭe: li ĝuis la vivon, kolektis la vivon en si kaj akiris suverenecon, kiu faris lin kiel reĝon inter la homoj. Rigardante lin oni konstatas, ĉu li multe vojaĝis. Li havas propran pli vastan rigardon por aferoj, li havas la eblecon de la komparo, ĉar li posedas mezurojn kaj konas situaciojn.

Kiu neniam sentis la emon kriegi en la bruegon de torento aŭ aŭskulti la murmuradon de kurakveto - kiu neniam sentis la emon ĉirkaŭrigardi el la plej alta pinto de monto en la vaston, aŭ kiun ne povas ebriigi la varmega, dolĉa odoro de la erikejo - kiu rigardas la maron sen la deziro kuri en ties mezon - kiu prenas sian nazon for de la vento kaj ne trovas senton por la nubuloj - tiu ne bezonas vojaĝi.

Ni kontraŭe, kiuj el ni havas la koron sur la ĝusta loko kaj scipovas resti junaj, kiam ni maljuniĝas: al ni apartenas tiu mondo, la vasta, vasta mondo kun siaj sekreto, kun siaj aventuroj, kun siaj renkontoj - ni vojaĝas pro la maltrankvileco de nia koro kaj scias tamen ke neniam ni povos ĝin finigi.

(Trad. el *Frankfurtter Neue Presse* vom 28-4-1956, de W.Barnickel).

*) nis fantazion, al tiu li donacis ankaŭ gracon. Al tiu homo la atlaso

THAJIO PLIVASTIGAS SIAN FERVOJARON

(El Železničář n-ro 7/1956, tradukis -eto)

La internacia banko konsentis al la Ŝtato Thajio prunton de 12 milionoj da dolaroj. Per tiu ĉi prunto la Ŝtata Fervojadministracio modernigos la fervojaron. Estos renovigitaj 1410 km da fervojlinioj; oni aĉetos 30 Diesel-lokomotivojn, 170 pasaĝervagonojn kaj proksimume 850 aĵvagonojn. Oni konstruos novajn pontojn, staciojn, ktp.
La modernigo de la tuta fervojaro postulos 60 milionojn da dolaroj.



el Gazeto kaj senditaĵo

Svislando: La informa servo de la Lötsberg Fervojo aperigis belan faldfolion pri la fervojlinio Bern-Lötsberg-Simplon, en Esperanto. Havebla ĉe la informservo B.L.S. Genferstrasse 11, Bern.

Germanio: Gefa eldonis germanlingvan propagandilon por fervojistoj-neesperantistoj. La folio priskribas la organizan formon de la Esperanto-movado fervojista en Germanio.

Nederlando: La 20-an kaj 21-an de septembro FERN feste rememoris sian 10 jaran ekzistadon en sia kongreso en Utrecht. Sufiĉe grava afero por nia movado, al kiu la gazetaro dediĉis mirindan atenton.

Anglio: The Worker Esperantist intencas aperigi en sia decembra numero materialon por propagandi Esperanton inter fervojistoj.

Jugoslavio: La 14-an de junio oni fondis Esperanto-societon fervojistan en Ljubljana. La juna grupo intencas kunlabori kun alitendencaj organizoj. Prezidanto estas nia kolegino Mira Lipičar.

Dum festvespero okaze de la SAT kongreso en Beograd, teatra grupo fervojista ludis esperantlingvan prezentadon, tiom arde, ke Sennaciulo laŭdis la prezentadon kiel neforgesebla.

Revuo Internacia dediĉas kelkajn liniojn al la fakkunveno fervojista okaze de la UEA kongreso en Kopenhago.

La esperanto-grupo en Bolonjo aranĝos Esperanto-manifestacion en la kadro de la Bolonja Internacia Foiro kiu okazas de la 8-a ĝis la 22-a de majo 1957. La organizantoj urĝe petas ĉiujn samideanojn de la mondo sendi materialon por ekspozicio precipe rilate al la aplikado de Esp. al la industrio kaj komerco. Adreso Via Goito 16 Bologna, Italio

En Barcelono oni intencas prepari GRAVAN EKSPOZICION de tutmondaj elementaj lernolibroj, grafik-historietoj, revuetoj kaj infangazetoj- propralingve verkitaj, kaj pere de Esperanto atingitaj-, tre taŭgaj por la plena amuzigo de la universala geinfanaro. Sendantoj de materialo por tiu pedagogia tasko estos taŭge rekompensataj. Adreso: Exclusivas Durve Av. General Mitre 176 Barcelona Espana.

Tutmonda Esperantista Junulara Organizo aranĝas skirenkontiĝon en la montara vilaĝeto Dienten ĉe Hochkönig en la aŭstra liglando Salzburg. Tempo; 26-a de decembro- 6-a de januaro. Prezo 400aŭstr. ŝil. Adreso Heinrich Reiter, Salzburg I, 577. Poŝtkarto kun; nomo, adreso, aĝo, sekso

NOVA PARCILINDRA VAPORLOKOMOTIVO DE SOVETAJ FERVOJOJ

La klopodo de lokomotivspecialistoj en Sovetio, celanta la ekonomiigon de vaporlokomotiva ekspluato, kondukis al projekto de nova lokomotivo kun parcilindroj x), kiuj lastatempe estis ignorataj.

Antaŭ nelonge estis finataj provveturoj per nova parcilindra lokomotivo kun aksaranĝo 1D-D1 de sistemo Mallet. La lokomotivo konsistas el 8 pelaksoj kun akspremo de 20 t. Sur deklivo de 9 o/oo tiu ĉi lokomotivo trenas trajnon pezantan 3000 t kaj ĝi havas laborefekton de 4000 HP. La maksimuma rapido de la lokomotivo estas 85 km/h.
Ĝi estas ekipita per antaŭvarmigilo de akvo, per cilindretaksujoj, per efika mekanika hejtilo kaj pneŭmatika skuilo kaj purigilo de krado.

x) Parcilindroj estas cilindroj de vaporlokomotivoj, en kiuj la piŝtoj estas movigataj jene: En la unuan enpenetras vaporo altprema. Farinte tir la laboron (ŝovo de piŝto), la vaporo ne elbloviĝas en la kamentubon, sed ĝi ekspansas en la duan cilindron, por tie ankaŭ funkciigi la piŝton. Nur poste, estinte tiamaniere duoble eluzita, la vaporo eliĝas en la aeron tra kamentubo. La unua cilindro estas do altprema, ĝia diametro estas malpli granda ol tiu de la dua cilindro, kiun priservas do vaporo malaltprema. Angle: compound.

Laŭ Taglicher Rundschau, Berlin, de 10-6-1955, tradukis: -eto.

NOVA VAPORLOKOMOTIVO DE ĈEĤOSLOVAKAJ ŜTATAJ FERVOJOJ

(Laŭ Rudé pravó n-ro 217/1956, tradukis -eto)

Antaŭ nelonge pasintaj tagoj forlasis la uzinon de V.I.Lenin en Plzen la plej moderna universala tendrolokomotivo ducilindra de nova serio 464,2 kiu estas destinita al montara rapidtrajna kaj antaŭ-urba trafiko de niaj fervojlinioj.
Ĝi estas nun elprovata sur la linio Plzen - Praha kaj vekas meritintan atendon per sia formo kaj plaĉa aspekto.
Kiel montras jam la unuaj veturoj, la lokomotivo estas tre ekonomia.
Anstataŭigante la ĝisnunajn pli malnovajn tipojn - tio ja estas ĝia destino - ĝi ŝparos konsiderindan amason da karbo.
La tipo de aksarango estas 2D2; ĝi atingas de 90 km/h.

* * *